



Informe Provisional

SUCESO: accidente

TÍTULO: 86. Descarrilamiento. Tren de carga 08. Entre las estaciones Mocoretá y Juan Pujol. Corrientes

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 2 de febrero de 2024 a las 03:20 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2024-12730796- -APN-JST#MINF

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (C1005AAG), Argentina.

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 86. Descarrilamiento. Tren de carga 08. Entre las estaciones Mocoletá y Juan Pujol. Corrientes. Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	4
SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....	8
1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS.....	9
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	9
1.2.2. MATERIAL RODANTE	9
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	10
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN	10
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	11
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....	11
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	11
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	11
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	12
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	12
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	12
1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE	12

1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	14
1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....	15
1.5. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	15
1.5.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....	15
1.5.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....	15
1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....	15
2. ACCIONES Y AVANCES	17
3. NOTA FINAL.....	17

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

AUV: autorización de uso de vía

BCyL: Belgrano Cargas y Logísticas Sociedad Anónima

CCPT: Centro de Control de Personal de Trenes

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OBC: computadora de a bordo (*on board computer*)

PIASO: Plan Integral Anual de Seguridad Operacional

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST adoptó el modelo sistémico de investigación para analizar accidentes e incidentes en el transporte modal, multimodal y en infraestructuras conexas. Este enfoque ha sido rigurosamente validado y ampliamente difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos elementos son el punto de partida para la investigación, en la que se analizan en conjunto con las defensas del sistema de transporte y otros factores que, en muchos casos, se encuentran alejados en el tiempo y el espacio respecto del momento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que explican el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como las debilidades en las defensas, suelen estar distantes en el tiempo y el espacio del momento del evento. Estos factores, denominados sistémicos, se relacionan estrechamente con elementos como: el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura disponible.

La investigación bajo este enfoque busca identificar no solo los factores relacionados directamente con el accidente, sino también otros factores de riesgo operacional que, aunque no guarden relación causal con el evento investigado, podrían convertirse en desencadenantes bajo otras circunstancias operativas.

De este modo, el modelo sistémico orienta la investigación hacia la mitigación de riesgos y la prevención de accidentes e incidentes. Esto se logra mediante la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promueven acciones prácticas, viables y efectivas para fortalecer la seguridad del sistema.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso y del entorno

El 2 de febrero de 2024, alrededor de las 03:20, se produjo el descarrilamiento del tren de carga 08, operado por Belgrano Cargas y Logística (BCyL), entre las estaciones Mocoretá y Juan Pujol, en la localidad de Mocoretá, provincia de Corrientes.

El tren afectado transportaba piedra desde Monte Caseros, Corrientes, a Zárate, Buenos Aires. En el accidente se vieron involucrados la locomotora y seis vagones. Tanto el material rodante como la superestructura de la vía sufrieron daños de importancia. No se registraron personas lesionadas.

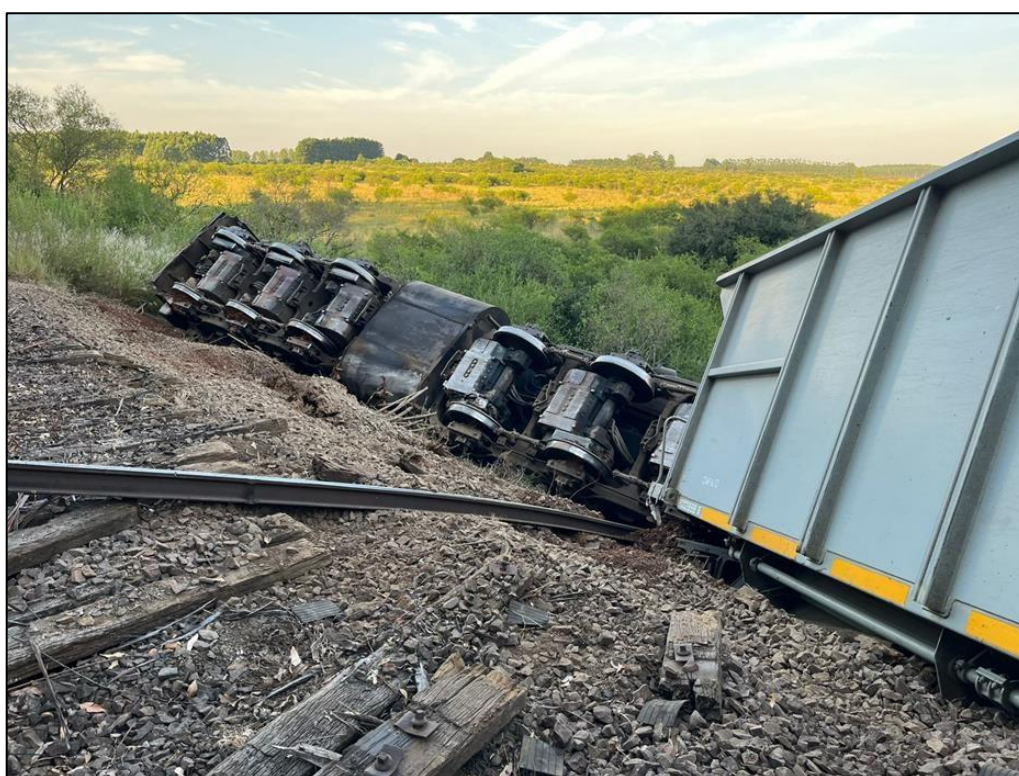


Figura 1. Locomotora titular volcada. Fuente: JST, 2024

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

En el accidente estuvieron involucrados el conductor y el jefe de tren. Se espera la entrega de sus certificaciones por parte de la CNRT.

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 7923

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	G22 CW
Fabricante	ASTARSA
Tipo	Co-Co
Trocha	1435 mm
Potencia nominal	1650 hp
Peso con suministros completos	91 900 kg
Alto	3772 mm
Ancho	2800 mm
Largo	15 285 mm

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones

Características	Descripción
Tipo	Borde alto
Cantidad de vagones	27
Cantidad de ejes	108

Características	Descripción
Cantidad de ejes con freno	A determinar
Trocha	1435 mm
Tipo de enganche	Enganche a tornillo

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.2.3. Infraestructura y superestructura

Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía

Características	Descripción
Línea	Urquiza
Ramal/División	UP Meso Norte/ DV5
Tipo de vía	Balastada
Kilómetro del suceso	116
Coordenadas geográficas	S: -30.478654", O: -57,905646"
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	Somisa 50
Tipo de balasto	Piedra partida
Durmiente	Madera dura
Tipo de fijación	Tirafondos
Tipo de junta	Eclisada

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.2.4. Sistema de señalización

El sector donde ocurrió el accidente no posee sistema de señalización. En su lugar, el control del tráfico se lleva a cabo mediante telecomunicaciones.

1.2.5. Sistemas de comunicación

A lo largo de toda la línea, se dispone de cobertura para comunicación a través de la computadora de a bordo (OBC), la cual permite al personal del tren comunicarse con el Centro de Control de Personal de Trenes (CCPT) de la empresa operadora. Este sistema también se utiliza para controlar la circulación y emitir la autorización de uso de vía (AUV).

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Al llegar al lugar del accidente, se encontraban la locomotora y 4 vagones volcados, uno descarrilado sobre la vía, y otro encarrilado. Los 21 vagones que no se vieron afectados por el descarrilamiento fueron trasladados a la localidad de Monte Caseros, Corrientes.

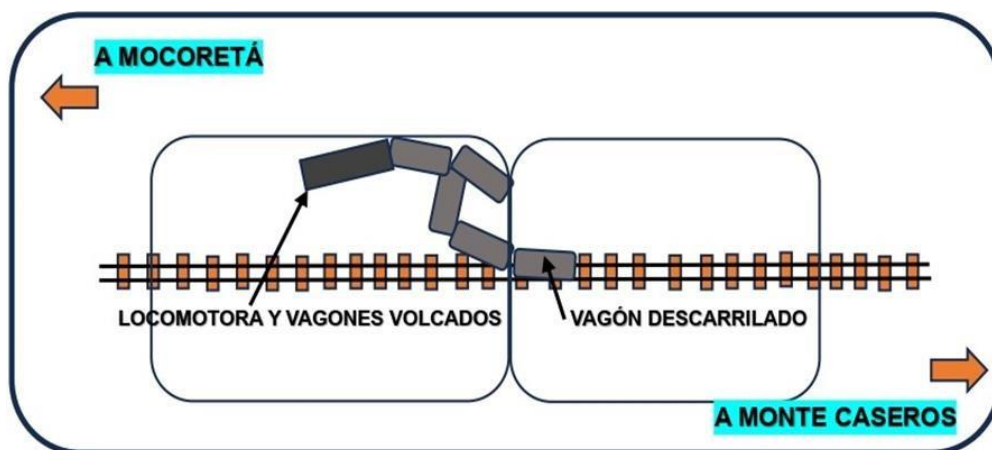


Figura 2. Croquis del estado de la locomotora y de los vagones. Fuente: JST, 2024

1.3.2. Afectación del servicio

Como consecuencia del accidente, la vía quedó completamente obstruida por 46 horas y 30 minutos, tiempo que llevaron los trabajos de subsanación del descarrilamiento. Luego de este período, la vía quedó expedita.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

Personal de la operadora se hizo presente en el lugar del suceso para llevar a cabo las labores de reparación de los daños. Además, se presentó personal de la policía provincial, procedente de Juan Pujol, para custodiar la locomotora y los vagones descarrilados.

1.4. Daños ocasionados por el suceso

1.4.1. Lesiones a personas

Tabla 4. Lesiones a pasajeros, personal ferroviario y terceros involucrados

Lesiones	Dotación	Pasajeros	Otros	Total
Fatales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	2	0	0	2

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.4.2. Daños al material rodante

La locomotora y 5 vagones del tren sufrieron daños de importancia.



Figura 3. Daños en los vagones cargados de piedra. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Daños en los bogies de los vagones afectados. Fuente: JST, 2024

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

El descarrilamiento provocó el arrastre de la superestructura y de piedra balasto a lo largo de aproximadamente 60 metros de vía.



Figura 5. Daños en la infraestructura de vía. Fuente: JST, 2024



Figura 6. Durmientes dañados. Fuente: JST, 2024

1.4.4. Daños al medio ambiente

Debido al vuelco de la locomotora y de varios vagones, se produjeron daños en la flora aledaña a la vía y derrame de piedra en el lugar.

1.5. Requerimientos de información

1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

Se aguarda información de la operadora.

1.5.2. Datos meteorológicos

Se aguarda información del Servicio Meteorológico Nacional (SMN).

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Belgrano Cargas y Logística (BCyL)**, también conocida como Trenes Argentinos Cargas a partir de 2016, es la empresa estatal que tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de cargas, el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura ferroviaria utilizada para los servicios prestados. BCyL gestiona su seguridad operacional en el marco de la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria (Resolución N.º 170 del Ministerio de Transporte, 2018), y de acuerdo con el Plan Integral Anual de Seguridad Operacional (PIASO).

La **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)** es un ente autárquico que se encarga de la fiscalización y el control del transporte terrestre en Argentina. En cuanto al ámbito ferroviario, su competencia abarca los trenes de la región metropolitana, los trenes de pasajeros de larga distancia y el transporte ferroviario de cargas. Dentro de sus funciones, fiscaliza la actividad realizada por el concesionario de transporte y controla el cumplimiento de las normas vigentes y la ejecución de los contratos de

concesión. Mediante la Gerencia de Control Técnico Ferroviario, ejerce el control de todos los ferrocarriles del país en materia de mantenimiento, seguridad y accidentes

La **Subsecretaría de Transporte Ferroviario** pertenece a la Secretaría de Transporte, y tiene como objetivos principales intervenir en el transporte ferroviario de carga y pasajeros y proponer políticas regulatorias y de explotación de estos servicios. También se encarga de la planificación y estructuración del transporte ferroviario a nivel nacional e internacional, así como de la evaluación y revisión del Plan Nacional de Transporte. Entre sus funciones, se incluye la elaboración de pliegos y condiciones para concursos y licitaciones en procesos de concesión y contratación. Además, participa en consultas técnicas y negociaciones con autoridades provinciales y extranjeras, y asiste a la Secretaría de Transporte en la coordinación de la gestión de directores que representan al Estado en empresas ferroviarias de carga y pasajeros, conforme a los lineamientos de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

La **Secretaría de Transporte** se encuentra en el ámbito del Ministerio de Economía de la Nación, y se encarga de asistir al ministro en la propuesta y ejecución de las políticas de transporte. Su labor incluye supervisar y regular los sistemas de transporte, fomentar su desarrollo técnico y económico, y dirigir la representación y gestión de empresas con participación estatal. Además, interviene en la planificación, regulación y fiscalización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como en la construcción de infraestructuras. También se encarga de la formulación de normativas, el impulso del desarrollo sostenible, la integración de datos y el control de organismos relacionados con el transporte y la seguridad vial, entre los cuales se encuentra la Junta de Seguridad en el Transporte.

2. ACCIONES Y AVANCES

Al momento de la entrega de este informe, se encuentra en curso el análisis de la información fáctica y de los factores desencadenantes y sistémicos vinculados al suceso, junto con la potencial emisión de productos de seguridad operacional.

3. NOTA FINAL

En este informe se presentan datos provisionales, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis de la información fáctica, las conclusiones y los productos de seguridad operacional solo serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional final.